

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 09-297032

(43)Date of publication of application : 18.11.1997

(51)Int.CI. G01C 21/00
G06F 17/30
G09B 29/00
G09B 29/10
// G01S 5/14

(21)Application number : 08-111704 (71)Applicant : PIONEER ELECTRON CORP

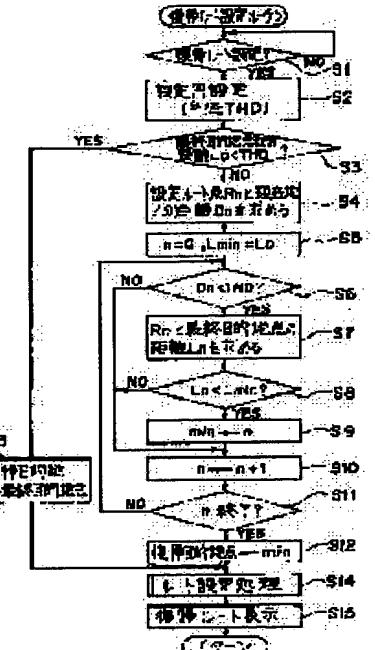
(22)Date of filing : 02.05.1996 (72)Inventor : FUKUSHIMA ATSUHIKO
HANIYU YUKIKO

(54) METHOD AND DEVICE FOR SETTING ROUTE

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To set a route with which, when deviating from a set route or returning to an original starting point, a user can most rapidly attain the purpose.

SOLUTION: A set circle of a specified radius THD is set with a current position of a car as a center, and a shortest route point nearest to a terminal destination point in the set circle is retrieved (step S4-S11), and then a restoring route is set with the shortest route point as a restoring destination point (step S14). And, a return route is reset with an original starting point as a destination point, while traffic regulations, etc., are considered. Therefore, the car promptly reaches the terminal destination point after restoring to the originally set route when deviating from the set route, and further, promptly returns to the original starting point.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination] 17.10.2001

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of

rejection or application converted
registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's
decision of rejection]

[Date of requesting appeal against
examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平9-297032

(43)公開日 平成9年(1997)11月18日

(51)Int.Cl. ⁶	識別記号	序内整理番号	F I	技術表示箇所
G 01 C 21/00			G 01 C 21/00	G
G 06 F 17/30			G 09 B 29/00	C
G 09 B 29/00			29/10	A
29/10			G 01 S 5/14	
// G 01 S 5/14			G 06 F 15/40	370C

審査請求 未請求 請求項の数6 O.L (全14頁)

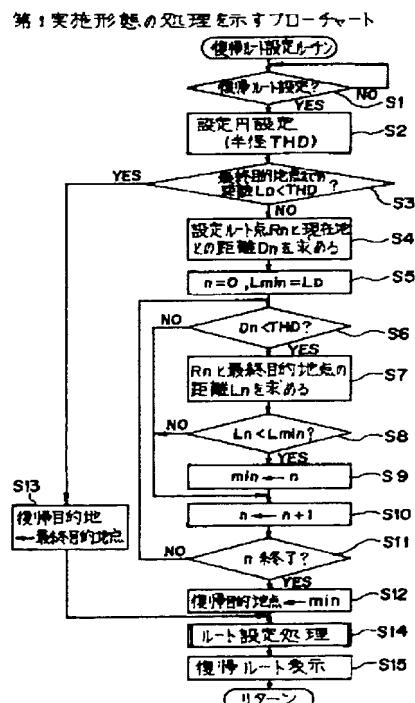
(21)出願番号	特願平8-111704	(71)出願人	000005016 バイオニア株式会社 東京都目黒区目黒1丁目4番1号
(22)出願日	平成8年(1996)5月2日	(72)発明者	福島 敦彦 埼玉県川越市大字山田字西町25番地1 パ イオニア株式会社川越工場内
		(72)発明者	羽生 由紀子 埼玉県川越市大字山田字西町25番地1 パ イオニア株式会社川越工場内
		(74)代理人	弁理士 石川 泰男

(54)【発明の名称】 経路設定方法および装置

(57)【要約】

【課題】 設定経路から外れてしまった場合又は元の出発地点に帰着したい場合に、使用者が最も迅速にその目的を達成し得る経路を設定するための経路設定方法および装置を提供する。

【解決手段】 第1の発明は、自車の現在位置を中心として所定半径THDの設定円を設定し、当該設定円内であって、最終目的地点に最も近い最短経由点を検索し(SテップS4乃至S11)、当該最短経由点を復帰目的地として復帰ルートの設定を行う(SテップS11)。また、第2の発明は、元の出発地点を目的地点とし、交通規制等を考慮して帰路ルートの再設定を行う。設定経路から外れてしまった場合に元の設定ルートに復帰した後に迅速に最終目的地点へ到達できると共に、元の出発地点へ帰るときにも迅速に帰着することができる。



1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 複数の経由点を含んで予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に移動体の現在位置がないとき、前記現在位置に対応すると共に複数の前記経由点を含む処理範囲であって、探索工程における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定する処理範囲設定工程と、

前記設定された処理範囲を示す境界線上又は当該処理範囲内にある前記経由点のうち、前記最終目的地点までの距離が最も短い経由点である最短経由点を検索する検索工程と、

前記現在位置から前記検索された最短経由点までの経路を探索する前記探索工程と、
を備えたことを特徴とする経路設定方法。

【請求項2】 請求項1に記載の経路設定方法において、前記処理範囲設定工程においては、前記探索工程における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように前記処理範囲を設定することを特徴とする経路設定方法。

【請求項3】 予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に位置する移動体から前記出発地点までの帰路を設定する経路設定方法であって、前記出発地点を目的地点として設定する目的地点設定工程と、前記移動体の現在位置から前記設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索する探索工程と、
を備えたことを特徴とする経路設定方法。

【請求項4】 複数の経由点を含んで予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に移動体の現在位置がないとき、前記現在位置に対応すると共に複数の前記経由点を含む処理範囲であって、探索手段における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定する処理範囲設定手段と、前記設定された処理範囲を示す境界線上又は当該処理範囲内にある前記経由点のうち、前記最終目的地点までの距離が最も短い経由点である最短経由点を検索する検索手段と、前記現在位置から前記検索された最短経由点までの経路を探索する前記探索手段と、
を備えたことを特徴とする経路設定装置。

【請求項5】 請求項4に記載の経路設定装置において、前記処理範囲設定手段は、前記探索手段における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように前記処理範囲を設定することを特徴とする経路設定装置。

【請求項6】 予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に位置する移動体から前記出発地点までの帰路を設定する経路設定装置であって、

2

前記出発地点を目的地点として設定する目的地点設定手段と、

前記移動体の現在位置から前記設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索する探索手段と、
を備えたことを特徴とする経路設定装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、予め設定された目的地点までに迅速に到達するべく経路を設定するための経路設定方法及び装置の技術分野に属する。

【0002】

【従来の技術】現在、例えば、自動車、航空機、船舶等の各種の移動体のための測位装置として、移動体が現在存在している地点を含む地図上の当該地点に当該移動体の位置を示す位置マークを重畠して表示し、これに基づいて目的地までの経路誘導を行う、いわゆるナビゲーション装置が知られている。これらのナビゲーション装置のうち、車両に搭載される車両ナビゲーション装置には、大別して自立型ナビゲーション装置とG P S (Global Positioning System) 型ナビゲーション装置がある。

【0003】前者は、移動体に備えられた速度センサ及び角速度センサ等により移動体の移動方向及び移動距離を求め、それを基準地点に加算して現在位置を算出し、算出した現在位置に基づいて表示画面上に位置マーク及び該当する地図を表示するものである。

【0004】また、後者は、宇宙空間に打ち上げられている複数個のG P S衛星からの測位電波を受信し、受信結果に基づいて3次元測量法又は2次元測量法により移動体の現在位置を算出し、算出した現在位置に基づいて表示画面上に位置マーク及び該当する地図を表示するものである。

【0005】更に最近では、上述の自立型とG P S型の双方の機能を備えた車両ナビゲーション装置が一般化しつつある。上述の車両ナビゲーション装置によれば、使用者(運転者)は自己の現在位置と当該現在位置付近の地図とを関連付けて把握することができるために、はじめて通過する地域であっても迷うことなく、目的地まで到達することができる。

【0006】また、上述の車両ナビゲーション装置においては、予め使用者から出発地点及び最終目的地点が入力されると、それに基づいて当該出発地点から最終目的地点までの複数の経由点を含む最短経路を算出し、それを表示画面上に地図に重畠して表示する、いわゆる経路設定機能を備えることが一般化している。

【0007】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、従来の経路設定機能においては、一方通行等の種々の交通規制や道路網の複雑化に伴い、必ずしも使用者にとって最も便利な経路を算出して表示することができない場合があ

るという問題点があった。

【0008】例えば、何等かの理由で移動体が上記最短経路から外れてしまったときには、従来の経路設定機能においては、第1の方法として移動体の現在位置を中心として所定の処理範囲を設定し、当該処理範囲内にある上記経由点のうち移動体の現在位置に最も近い経由点を検索し、当該経由点を経由して最短経路に復帰するよう移動体の現在位置からの経路を設定し直すという方法が行われていた。また、第2の方法としては、移動体の現在位置から最終目的地点までの最短経路そのものを再設定することが行われていた。

【0009】しかしながら、上記第1の方法によると、移動体の現在位置に最も近い経由点から最終目的地点までの距離と移動体の現在位置から最終目的地点までの距離を比べた場合に前者の方が長い場合があり、この場合に移動体の現在位置に最も近い経由点を介して最短経路に復帰すると、最終目的地点までの経路としては返って遠回りになってしまうという問題点がある。更に、第2の方法によると、移動体の現在位置から最終目的地点までの距離が長い場合には、最短経路の再設定に時間がかかり、その間は移動体が移動できないという問題点がある。つまり、移動体が上記最短経路から外れてしまったとき、上記第1の方法及び第2の方法のいずれも場合にも、結果的に最終目的地点へ到達することが遅れてしまうという第1の問題点があった。

【0010】また、予め設定された最短経路上を移動中に元の出発地点に戻りたい場合があるが、この場合に従来では、上記設定された最短経路上の出発地点と最終目的地点とを単純に入れ換えると共に、当該最短経路上の途中の経由点の経由順序をも入れ換え、進行方向を逆にして最短経路自体は変更しないことが一般に行われていたが、この場合には、例えば、一方通行等の道路規制や進行方向を逆にしたことによる新たな渋滞の発生等に起因して、当該最短経路が必ずしも最も迅速に出発地点に帰着するための最短経路ではない場合があるという第2の問題点があった。

【0011】そこで、本発明は、上記の各問題点に鑑みて成されたもので、その課題は、設定経路から外れてしまった場合又は元の出発地点に帰着したい場合に、使用者が最も迅速にその目的を達成し得る経路を設定するための経路設定方法および装置を提供することにある。

【0012】

【課題を解決するための手段】上記の課題を解決するために、請求項1に記載の発明は、複数の経由点を含んで予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に車両等の移動体の現在位置がないとき、前記現在位置に対応すると共に複数の前記経由点を含む処理範囲であって、探索工程における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定する処理範囲設定工程と、前記設定された処理範囲を示す境界線上又は当該處

理範囲内にある前記経由点のうち、前記最終目的地点までの距離が最も短い経由点である最短経由点を検索する検索工程と、前記現在位置から前記検索された最短経由点までの経路を探索する前記探索工程と、を備えて構成される。

【0013】請求項1に記載の発明の作用によれば、処理範囲設定工程において、複数の経由点を含む設定経路上に移動体の現在位置がないとき、当該現在位置に対応すると共に複数の経由点を含み、探索工程における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定する。

【0014】そして、検索工程において、設定された処理範囲を示す境界線上又は当該処理範囲内にある経由点のうち、最終目的地点までの距離が最も短い最短経由点を検索する。

【0015】その後、探索工程において、現在位置から最短経由点までの経路を探索する。よって、移動体の位置が設定経路から外れた場合に、当該移動体の現在位置から最短経由点までの経路が新たに探索されるので、最終目的地点により近い経由点を経由して設定経路に復帰することができる。

【0016】上記の課題を解決するために、請求項2に記載の発明は、請求項1に記載の経路設定方法において、前記処理範囲設定工程においては、前記探索工程における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように前記処理範囲を設定する構成される。

【0017】請求項2に記載の発明の作用によれば、請求項1に記載の発明の作用に加えて、処理範囲設定工程においては、探索工程における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように処理範囲を設定するので、現在位置から最短経由点までの経路を再探索する際に不要な時間を要すことなく再探索することができ、迅速に設定経路に復帰することができる。

【0018】上記の課題を解決するために、請求項3に記載の発明は、予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に位置する車両等の移動体から前記出発地点までの帰路を設定する経路設定方法であって、前記出発地点を目的地点として設定する目的地点設定工程と、前記移動体の現在位置から前記設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索する探索工程と、を備えて構成される。

【0019】請求項3に記載の発明の作用によれば、目的地点設定工程において、出発地点を目的地点として設定する。そして、探索工程において、移動体の現在位置から設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索する。

【0020】よって、現在位置から出発地点までの移動可能な帰路が再探索されるので、迅速に出発地点まで帰着することができる。上記の課題を解決するために、請

求項4に記載の発明は、複数の経由点を含んで予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に車両等の移動体の現在位置がないとき、前記現在位置に対応すると共に複数の前記経由点を含む処理範囲であって、探索手段における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定するC P U等の処理範囲設定手段と、前記設定された処理範囲を示す境界線上又は当該処理範囲内にある前記経由点のうち、前記最終目的地点までの距離が最も短い経由点である最短経由点を検索するC P U等の検索手段と、前記現在位置から前記検索された最短経由点までの経路を探索するC P U等の前記探索手段と、を備えて構成される。

【0021】請求項4に記載の発明の作用によれば、処理範囲設定手段は、複数の経由点を含む設定経路上に移動体の現在位置がないとき、当該現在位置に対応すると共に複数の経由点を含み、探索手段における探索処理に基づいて予め設定された広さの処理範囲を設定する。

【0022】そして、検索手段は、設定された処理範囲を示す境界線上又は当該処理範囲内にある経由点のうち、最終目的地点までの距離が最も短い最短経由点を検索する。

【0023】これにより、探索手段は、現在位置から最短経由点までの経路を探索する。よって、移動体の位置が設定経路から外れた場合に、当該移動体の現在位置から最短経由点までの経路が新たに探索されるので、最終目的地点により近い経由点を経由して設定経路に復帰することができる。

【0024】上記の課題を解決するために、請求項5に記載の発明は、請求項4に記載の経路設定装置において、前記処理範囲設定手段は、前記探索手段における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように前記処理範囲を設定するように構成される。

【0025】請求項5に記載の発明の作用によれば、請求項4に記載の発明の作用に加えて、処理範囲設定手段は、探索手段における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように処理範囲を設定するので、現在位置から最短経由点までの経路を再探索する際に不要な時間を要することなく再探索することができ、迅速に設定経路に復帰することができる。

【0026】上記の課題を解決するために、請求項6に記載の発明は、予め設定された出発地点から最終目的地点までの設定経路上に位置する車両等の移動体から前記出発地点までの帰路を設定する経路設定装置であって、前記出発地点を目的地点として設定するC P U等の目的地点設定手段と、前記移動体の現在位置から前記設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索するC P U等の探索手段と、を備えて構成される。

【0027】請求項6に記載の発明の作用によれば、目的地点設定手段は、出発地点を目的地点として設定す

る。そして、探索手段は、移動体の現在位置から設定された目的地点までの移動可能な帰路を探索する。

【0028】よって、現在位置から出発地点までの移動可能な帰路が再探索されるので、迅速に出発地点まで帰着することができる。

【0029】

【発明の実施の形態】次に、本発明に好適な実施の形態について図面に基づいて説明する。なお、以下の各実施形態においては、本発明を自動車等における車両ナビゲーション装置に適用した場合について説明する。

(I) 装置構成

始めに、本実施形態の車両ナビゲーション装置の全体構成について、図1を用いて説明する。

【0030】図1に示すように、実施形態に係る車両ナビゲーション装置Sは、自車の方向変換時の角速度を検出し、角速度データ及び相対方位データを出力する角速度センサ1と、車輪の回転に伴って出力される所定周期のパルス信号におけるパルス数をカウントすることにより車輪一回転当たりのパルス数を算出し、当該一回転当たりのパルス数に基づく走行距離データを出力する走行距離センサ2と、G P S衛星からの電波を受信してG P S測位データを出力すると共に、自車の進行方向の絶対方位データを出力するG P Sレシーバ3と、相対方位データ、角速度データ、走行距離データ、G P S測位データ及び絶対方位データに基づいて、ナビゲーション装置全体の制御を行うシステムコントローラ4と、各種データを入力するためのリモコン装置等の入力装置10と、システムコントローラ4の制御の下、CD-R OM (Compact Disk-Read Only Memory) ディスクDKから車線数、道幅等を含む道路データ等の各種データ及び後述の各実施形態に対応する制御プログラムを読み出し、出力するCD-R OMドライブ11と、システムコントローラ4の制御の下、各種表示データを表示する表示ユニット12と、システムコントローラ4の制御の下で各種音声データを再生し、出力する音響再生ユニット17と、を備えて構成される。

【0031】また、システムコントローラ4は、G P Sレシーバ3等の外部センサとのインターフェース動作を行なうインターフェース部5と、システムコントローラ4全体を制御するC P U6と、システムコントローラ4を制御する制御プログラム等が格納されたR OM (Read Only Memory) 7と、図示しない不揮発性メモリ等を有し、入力装置10を介して使用者により予め設定された経路データ等の各種データを読み出し可能に格納するR AM8とを備えており、入力装置10、CD-R OMドライブ11、表示ユニット12及び音響再生ユニット17とは、バスライン9を介して接続されている。

【0032】更に、表示ユニット12は、バスライン9を介してC P U6から送られる制御データに基づいて表示ユニット12全体の制御を行うグラフィックコントロ

ーラ13と、VRAM(Video RAM)等のメモリからなり、即時表示可能な画像情報を一時的に記憶するバッファメモリ14と、グラフィックコントローラ13から出力される画像データに基づいて、液晶、CRT(Cathode Ray Tube)等のディスプレイ16を表示制御する表示制御部15と、を備えて構成されている。

【0033】また、音響再生ユニット17は、CD-ROMドライブ11又はRAM8からバスライン9を介して送られる音声ディジタルデータのD/A変換を行うD/Aコンバータ18と、D/Aコンバータ18から出力される音声アナログ信号を增幅する増幅器19と、増幅された音声アナログ信号を音声に変換して出力するスピーカ20と、を備えて構成されている。

【0034】上記の構成において、システムコントローラ4に含まれるCPU6が、処理範囲設定手段、検索手段、探索手段及び目的地点設定手段として機能する。次に、本発明に係る上記車両ナビゲーション装置Sの動作を、各実施形態毎に説明する。

【0035】なお、以下の各実施形態におけるフローチャートで示される動作は、主としてCPU6において実行されるものであり、車両ナビゲーション装置S全体を制御してナビゲーション動作を実行するメインナビゲーションプログラムの一部として実行される。従って、メインナビゲーションプログラム実行中は、必要に応じて各実施形態のフローチャートで示される動作が実行されることとなる。

【0036】また、以下の各実施形態におけるフローチャートに対応するプログラムは、制御プログラムとしてCD-ROMディスクDKに予め格納されており、必要に応じてCD-ROMドライブ11を介して読み出されるものである。

(II) 第1実施形態

初めに、上記第1の問題点を解決するための請求項1、2、4及び5に記載の発明に対応する第1の実施形態について、図2乃至図7を用いて説明する。

【0037】第1実施形態においては、車両の現在地が最終目的地点までの予め設定された設定ルートから外れた場合に、車両の現在地を中心として所定半径の設定円Cが設けられ、当該設定円C内にある経由点のうち、最終目的地点に最も近い経由点が設定ルートに復帰するときには経由すべき経由点として検索され、当該検索された経由点と現在地との間で上記設定ルートに復帰するための復帰ルートが探索される。

【0038】先ず、第1実施形態の復帰ルート設定処理の全体処理について図2に示すフローチャート及び図3を用いて説明する。図2に示すように、第1実施形態の復帰ルート設定処理においては、初めに、復帰ルートを設定すべき旨の入力が入力装置10において成されたか否かが判定され(ステップS1)、設定すべき旨の入力がない場合には(ステップS1;NO)そのまま待機

し、設定すべき旨の入力があった場合には(ステップS1;YES)、次に、自車の現在地P_Pを中心として処理範囲として半径(r=THD)の設定円Cを設定する(ステップS2)。このとき、設定円Cの半径値THDは、後述のステップS14におけるルート設定処理により他のナビゲーション処理が影響を受けることがないよう、当該ルート設定処理におけるCD-ROMディスクDKから一度に読み出して記憶しておけるデータ量、1回のルート設定処理でルート設定(探索処理)ができる地図上の範囲及び設定円C内における道路配置状況(道路密度)等に基づき、ルート設定処理の所要時間が予め設定された所定の範囲内の時間となるように予め設定されているものである。

【0039】設定円Cが設定されると(ステップS2)、次に、自車の現在地P_Pから最終目的地点P_oまでの距離L_Dが、設定円Cの半径である半径THDより小さいか否かが判定される(ステップS3)。

【0040】ステップS3における判定において、距離L_Dが半径THDより小さい場合には(ステップS3;YES)、最終目的地点P_oが設定円C内にあるとして当該最終目的地点P_oを復帰目的地点として設定し(ステップS13)、当該復帰目的地点に対して現在地P_Pからのルート設定処理を行う(ステップS14)。

【0041】一方、ステップS3における判定において、距離L_Dが半径THDより小さくない場合には(ステップS3;NO)、最終目的地点P_oが設定円Cの外にあるとして、次に、設定ルート上の全ての経由点R_nについて、当該経由点R_nと現在地P_Pとの距離D_nを夫々求める(ステップS4)。そして、初期設定として、設定ルート上の経由点R_nの番号を示すパラメータnを「0」とすると共に、各経由点R_nと最終目的地点P_oとの距離のうち、最も短い距離を示すパラメータL_{min}を、上述の自車の現在地P_Pから最終目的地点P_oまでの距離として設定された距離「L_D」とする(ステップS5)。

【0042】そして、最初の経由点R₀に対応する距離D₀が設定円Cの半径値THDより小さいか否か、すなわち、経由点R₀が設定円C内にあるか否かが判定される(ステップS6)。図3に示す場合に経由点R₀は設定円C内にないので(ステップS6;NO)、ステップS10に移行してパラメータnを「1」だけインクリメントして(ステップS10)、ステップS11に移行する。そしてステップS11における判定においては、全てのパラメータnについて処理が終了したか否かが判定されるが(ステップS11)、現在はパラメータnは「1」であるのでステップS11は「NO」となり、ステップS6に戻る。

【0043】次に、ステップS6において、経由点R₁に対して設定円C内にあるか否かの判定が行われ、経由点R₁については設定円C内であると判定されるので

(ステップS 6; YES)、次に、経由点R₁と最終目的地点P_oとの距離L₁が算出される(ステップS 7)。そして、距離L₁と上記L_{min}とを比較する(ステップS 8)。ステップS 8における判定において、現在のL_{min}は「L_b」であるので、

$$L_b < L_1$$

となり、ステップS 8は「NO」となるので、ステップS 10でパラメータnをインクリメントし、ステップS 11を介してステップS 6に戻る。次に、n=2に対応する経由点R₂に対してステップS 6乃至S 8の処理が行われ、ステップS 8においては今回も

$$L_b < L_2 \quad (L_2 \text{ は経由点 } R_2 \text{ と最終目的地点 } P_o \text{ との距離})$$

であるので、ステップS 10及びS 11を介してステップS 6に戻る。次に、n=3に対応する経由点R₃に対してステップS 6乃至S 8の処理が行われるが、今回は

$$L_b > L_3 \quad (L_3 \text{ は経由点 } R_3 \text{ と最終目的地点 } P_o \text{ との距離})$$

であるので、ステップS 8は「YES」となり、次にステップS 9において、L_{min}を「L₃」に更新する。そして、ステップS 10及びS 11を介してステップS 6に戻る。次に、n=4に対応する経由点R₄に対してステップS 6乃至S 8の処理が行われ、今回も

$$L_{min} (= L_3) > L_4 \quad (L_4 \text{ は経由点 } R_4 \text{ と最終目的地点 } P_o \text{ との距離})$$

であるので、ステップS 8は「YES」となり、次にステップS 9において、L_{min}を「L₄」に更新する。

【0044】以上の処理が全てのnについて実行されると、図2においては、結果的にパラメータL_{min}はn=5に対応する経由点R₅と最終目的地P_oとの距離L₅となる。

【0045】そして、全てのnについてステップS 6乃至S 10が実行されているので、ステップS 11は「YES」となり、次に、ステップS 12において復帰すべき設定ルートR上の経由点(復帰目的地点)として距離L₅に対応する経由点R₅が設定される(ステップS 12)。そして、現在地P_oから復帰目的地点である経由点R₅までの復帰ルートの設定処理が行われる(ステップS 14)。ステップS 14における具体的な処理については後述する。

【0046】その後、現在地P_oから復帰目的地点(経由点R₅)までの復帰ルートが設定されると(ステップS 14)、当該設定した復帰ルートをディスプレイ16上に表示し(ステップS 15)、もとのメインナビゲーションプログラムに戻る。

【0047】次に、図2のステップS 14におけるルート設定処理について、図4乃至図7を用いて説明する。なお、図4に示すルート設定処理は、最短経路問題の解法として一般的であるダイクストラ法を応用したルート設定処理である。また、図4に示すフローチャートにお

いて、「リンク」とは、ある経由点から隣接する経由点までのベクトルを示しており、更に、「コスト」とは、あるリンクにおけるリンク長(ベクトルの長さ)を示している。

【0048】図4に示すように、実施形態のルート設定処理においては、初めに、現在地P_oに接続された全てのリンクを候補リンクとする(ステップS 20)。次に全ての候補リンクからコスト(積算コスト、すなわち積算距離)が最小のリンク(以下、リンクLAという)を一つ確定する(ステップS 21)。

【0049】次に、この第1のリンクとしてのリンクLAが復帰目的地点に到達しているか否かを判定し(ステップS 22)、復帰目的地点に到達している場合には(ステップS 22; YES)後述の経路確定処理を行い(ステップS 31)、メインナビゲーションプログラムに戻る。

【0050】一方、ステップS 22における判定において、リンクLAが復帰目的地点に到達していない場合には(ステップS 22; NO)、リンクLAに関するリンク判別データを含む接続関係についてのデータを得る(ステップS 23)。

【0051】このリンクLAに関するデータから当該リンクLAに接続されるリンク数nをCPU6内の図示しないカウンタCに設定する(ステップS 24)。次に、リンク判別データに基づいてカウンタCで表されるリンクに対応する道路に自車が進行可能か否か、すなわち、当該リンクを候補リンクとして採用可能か否かを判定する(ステップS 25)。

【0052】ステップS 25における判定において、カウンタCで表されるリンクが候補リンクとして採用できない場合には(ステップS 25; NO)、カウンタCをカウントダウンし、再びステップS 25以降の処理を行う(ステップS 29)。

【0053】ステップS 25における判定において、カウンタCで表されるリンクが候補リンクとして採用可能な場合には(ステップS 25; YES)、当該リンクが確定リンクか否かを判定する(ステップS 26)。

【0054】ステップS 26における判定において、カウンタCで表されるリンクが確定リンクである場合には(ステップS 26; YES)、カウンタCをカウントダウンし、再びステップS 25以降の処理を行う(ステップS 29)。

【0055】ステップS 26における判定において、カウンタCで表されるリンクが確定リンクでない場合には(ステップS 26; NO)、当該リンクが候補リンクであるか否かを判定する(ステップS 27)。

【0056】ステップS 27における判定において、カウンタCで表されるリンクが候補リンクでない場合には(ステップS 27; NO)、当該リンクを新たに候補リンクとして採用して登録し(ステップS 28)、カウン

タCをカウントダウンし、再びステップS 25以降の処理を行う（ステップS 29）。

【0057】ステップS 27における判定において、カウンタCで表されるリンクが候補リンクであり、リンクLAを通ったほうが（採用したほうが）積算コストが小さくなる場合には（ステップS 27；YES）、リンクLAを確定リンク（インデックス）とし、積算コストとしてリンクLAを経由する積算コストを採用する（ステップS 30）。

【0058】以下、同様にしてステップS 25からステップS 29の処理をn回行い（ステップS 29）、再びステップS 21の処理に移行して新たなリンクLAが目的地点に到達するまで処理を行う。

【0059】以上のように構成することにより交通規制等を考慮しても確実に現在値 P_p から復帰目的地点 R_s に到達する最短経路を求めることができる。次に、ステップS 14におけるルート設定処理を、図5及び図6を参照して、より具体的に説明する。なお、以下の説明においては、経由点を一般に「ノード」と称しており、更に、各確定リンクが決定する毎にステップ番号を付して説明する。

【0060】図5に示す場合において出発地点（図3における現在地 P_p ）はノードA、目的地点（図3における復帰目的地点 R_s ）はノードGであるものとし、ノードD→ノードF→ノードGの経路は右折禁止によりリンク判別データに基づいて採用できないものとし、Uターンも禁止されているものとする。

【0061】また、図6において、X（Y、Z）という表記は、第2のリンクとしての候補リンク番号X（含む方向性）、第1のリンクとしての候補リンクXに至る一つ前のリンク番号Y、候補リンクYを通過するための積算コストZ（積算距離）を表す。より具体的には、例えば、4（1、3）という記載は、ノードBからノードDに至るリンク（リンク番号=4）を候補リンクとし、ノードBに至るまでのリンクはノードAからノードBに至るリンク（リンク番号=1）であり、ノードDに至るまでの積算コスト、すなわち、ノードBからノードDに至るリンクを通過した後の積算コストは、「3」であることを示している。

【0062】更に、以下の説明においては、ノードAからノードBに至るリンクをリンクA→Bと表し、逆にノードBからノードAに至るリンクをリンクB→Aというように表すものとする。なお、他のリンクについても同様に表す。

【0063】まず、出発地点であるノードAを確定ノードとし、得られる候補リンクはリンク番号=1のリンクA→Bとリンク番号2のリンクA→Cであり、これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクA→B（コスト=1）であり、リンクA→Bを確定リンクとする（図6ステップS 1）。

【0064】この結果、ノードBに接続されたリンク番号=4のリンクB→Dが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクA→C及びリンクB→Dとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクA→C（コスト=2）であり、リンクA→Cを確定リンクとする（図6ステップS 2）。この場合において、リンクB→A（リンク番号=3）は、Uターンとなるので候補リンクとしては採用されない。

【0065】次に、ノードCに接続されたリンク番号=10のリンクC→Eが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクB→D及びリンクC→Eとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクB→D（コスト=3）であり、リンクB→Dを確定リンクとする（図6ステップS 3）。

【0066】更にノードDに接続されたリンク番号=8のリンクD→Fが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクC→E及びリンクD→Fとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクD→F（コスト=4）であり、リンクD→Fを確定リンクとする（図6ステップS 4）。

【0067】次にノードFに接続されたリンク番号=12のリンクF→E及びリンク番号=14のリンクF→Hが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクC→E、リンクF→E及びリンクF→Hとなる。この場合において、ノードFに接続されたリンク番号=11のリンクF→DはUターンとなるので採用されず、リンク番号=13のリンクF→Gはリンク判別データに基づいて右折禁止の交通規制に該当するので採用されない。

【0068】これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクF→E（コスト=5）であり、リンクF→Eを確定リンクとする（図6ステップS 5）。次に、ノードEに接続されたリンク番号=9のリンクE→Cが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクC→E、リンクF→H及びリンクE→Cとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクF→H（コスト=5）であり、リンクF→Hを確定リンクとする（図6ステップS 6）。

【0069】ここで、ノードHに接続されるリンクは無いので、残りの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクC→E（コスト=6）であり、リンクC→Eを確定リンクとする（図6ステップS 7）。

【0070】次にノードEに接続されたリンク番号=10のリンクE→Fが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクE→C及びリンクE→Fとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有るのはリンクE→F（コスト=7）であり、リンクE→Fを確定リンクとする（図6ステップS 8）。

【0071】更にノードFに接続されたリンク番号=11のリンクF→D及びリンク番号=13のリンクF→G

が新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクE→C、リンクF→D及びリンクF→Gとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクF→D（コスト=8）およびリンクF→G（コスト=8）であるが、最小コストを有するリンクが複数候補リンクとして採用された場合、リンク番号の最小のものを確定リンクとすることとしているため、リンクF→Dを確定リンクとする（図6ステップS 9）。

【0072】また、最小コストを有するリンクが候補リンクとして複数採用され、前回までの処理ステップで既に候補リンクとして採用されているものがあった場合、最も早い処理ステップで候補リンクとして採用されたものを確定リンクとする。

【0073】なお、この場合においてリンクF→Gが目的地点であるノードGに到達していることを判定して処理を終了するように構成することも可能である。この場合において、リンクF→E（リンク番号=12）は既に確定しており、リンクF→H（リンク番号=14）もステップS 7で既に確定しているので採用されない。

【0074】次に、ノードDに接続されたリンク番号7のリンクD→Bが新たに候補リンクとして採用され、候補リンクは、リンクE→C、リンクF→G及びリンクD→Bとなる。これらの候補リンクのうち最小コストを有するのはリンクF→G（コスト=8）であり、リンクF→Gを確定リンクとする（図6ステップS 10）。

【0075】そして、リンクF→Gが目的地点ノードGに到達するリンクであるので、最後に、図6及び上記に示すステップS 1乃至S 10の処理において確定された各確定リンクを用いて出発地ノードA（現在値P_P）から目的地点ノードG（復帰目的地点R_s）までの経路を確定する。この処理は図4における経路確定処理（ステップS 31）の処理に相当するものである。この経路確定処理について、図7を用いて説明する。

【0076】図7に示すように、確定された確定リンクを用いた経路確定処理においては、最初に、目的地点に到達するリンクが確定リンクとして確定されると（ステップS 50）、次に、上記確定された目的地点に到達する確定リンクにおける一つ前の確定リンクを示すリンク番号（Y）が確定リンクの番号（X）となる他の確定リンクを、これまで図6に示す各ステップにおいて確定された確定リンクの中から選択し、確定する（ステップS 51）。その後、ステップS 51において選択された確定リンクが出発地点に至る確定リンク（すなわち、一つ前の確定リンクを示すリンク番号Yが「0」である確定リンク）であるか否かが判定され（ステップS 52）、出発地点に至る確定リンクでない場合には（ステップS 52；NO）ステップS 51で選択された確定リンクの一つ前の確定リンクを選択すべくステップS 51の処理に戻る。すなわち、ステップS 51及びS 52を繰返すことにより、目的地点に到達する確定リンクから順に遡

って出発地点までの確定リンクが選択されていくこととなる。

【0077】そして、ステップS 52における判定において、出発地点に至る確定リンクである場合には（ステップS 52；YES）、最後に、各確定リンクにおけるリンク番号により出発地点から目的地点までの経路が確定される（ステップS 53）。

【0078】以上説明したステップS 50乃至S 53の処理について、図6に示す例を用いて具体的に説明すると、初めに、目的地点に到達する確定リンクをリンクF→G（13（10, 8））と確定する（ステップS 50）。次に、リンクF→G（13（10, 8））におけるY（=10）をリンク番号Xとする確定リンクを選択し、リンクE→F（10（6, 7））を得る（ステップS 51）。次に、リンクE→F（10（6, 7））においてYの値は「0」でないので（ステップS 52；NO）、リンクE→F（10（6, 7））におけるY（=6）をリンク番号Xとする確定リンクC→E（6（2, 6））を得る（ステップS 51）。次に、リンクC→E（6（2, 6））におけるY（=2）をリンク番号Xとする確定リンクを選択し、リンクA→C（2（0, 2））を得る。このときには、Yの値は「0」となるので（ステップS 52；YES）、これまで得られたリンク番号（X）の列（2→6→10→13）により出発地点ノードAから目的地点ノードGまでの経路を確定する（ステップS 53）。

【0079】以上説明した処理により、目的地点であるノードGに到達する最短経路が確定した後はメインナビゲーションプログラムに戻る。この結果、出発地点ノードAから目的地点ノードGに至るリンクの組合せは、リンクA→C（リンク番号2）、リンクC→E（リンク番号6）、リンクE→F（リンク番号10）、リンクF→G（リンク番号13）であり、その積算コストは「8」となる。

【0080】以上説明したように、第1実施形態の復帰ルート設定処理によれば、車両の位置が設定ルートRから外れた場合に、当該車両の現在位置P_Pから復帰目的地点R_sまでの復帰ルートが新たに探索されるので、最終目的地P_oにより近い経由点を経由して設定ルートRに復帰することができる。

【0081】また、設定円Cの設定においては、ルート設定処理における処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように設定円Cを設定するので、現在位置P_Pから復帰目的地点R_sまでの復帰ルートを再探索する際に要する時間を短縮化して迅速に設定ルートRに復帰することができる。なお、上記第1実施形態の説明においては、自車の現在地P_Pを中心として設定円Cを処理範囲として設定する場合を説明したが、これに限らず、例えば、現在地P_Pを中心として矩形状の処理範囲を設定してもよい。

【0082】また、上記第1実施形態の説明においては、ステップS1において、復帰ルートを設定すべき旨の入力が入力装置10において成されたか否かを判定し、その結果によって以降の処理を行うようにしたが、これに限らず、GPS測位データ等を用いて設定ルートから自車が外れたことを自動的に検出し、設定ルートから外れた場合にステップS3以降の処理を自動的に行うようにしてもよい。

(III) 第2実施形態

次に、上記第2の問題点を解決するための請求項3及び6に記載の発明に対応する第2の実施形態について、図8及び図9を用いて説明する。

【0083】第2実施形態においては、設定ルート上に存在する車両の現在地から元の出発地点に帰る場合に、これまで進行してきた設定ルートとは別個に新たに元の出発地点を目的地点として帰路ルートが探索される。

【0084】第2実施形態の帰路ルート設定処理においては、図8にそのフローチャートを示すように、初めに、帰路ルートを設定すべき旨の入力が入力装置10において成されたか否かが判定され（ステップS40）、設定すべき旨の入力がない場合には（ステップS40；NO）そのまま待機し、設定すべき旨の入力があった場合には（ステップS40；YES）、次に、今までに進行してきた設定ルートが保存されており、元の出発地点が記憶されているか否かが判定される（ステップS41）。そして、設定ルートが保存されておらず、元の出発地点が記憶されていない場合には（ステップS41；NO）、元の出発地点が確定できないために帰路ルートの設定ができないとして設定不能の旨を表示し（ステップS46）、メインナビゲーションプログラムに戻る。

【0085】一方、設定ルートが保存されており、元の出発地点が記憶されている場合には（ステップS41；YES）、元の出発地点（保存出発地点）を目的地点として設定し（ステップS42）、当該目的地点までの帰路ルートの設定を行う（ステップS43）。ステップS43における帰路ルートの設定処理は、元の出発地点を目的地点とし、自車の現在位置を出発地点として図2に示すステップS14と同様の処理を行う（図4乃至図7参照）。そして出発地点（現在の自車位置）を次の処理のために保存し（ステップS44）、メインナビゲーションプログラムに戻る。

【0086】以上説明したように、第2実施形態の帰路ルート設定処理によれば、現在位置から出発地点までの交通規制等を考慮した実際に移動可能な帰路ルートが再探索されるので、迅速に出発地点まで帰着することができる。

【0087】なお、第2実施形態の処理においては、図8に示すように、ステップS41乃至S43の処理を行ったのち、使用者に対してステップS43において探索した帰路ルートを設定するか否かを判定させ（ステップ

S47）、帰路ルートを設定する旨の入力が入力装置10においてされてときのみ（ステップS47；YES）ステップS44及びS45の処理を行うようになることもできる。このようにすれば、より使用者の意図を反映した帰路ルートの設定を行うことができる。

【0088】また、上述の各実施形態においては、本発明を車両ナビゲーション装置Sに適用した例を示したが、これに限らず、三輪車又はオートバイ等の移動体に適用することもできる。

【0089】

【発明の効果】以上説明したように、請求項1に記載の発明によれば、移動体の位置が設定経路から外れた場合に、当該移動体の現在位置から最短経由点までの経路が新たに探索されるので、最終目的地点により近い経由点を経由して設定経路に復帰することができる。

【0090】従って、設定経路に復帰した後、より迅速に最終目的地点へ到達することができ、使用者がより迅速にその目的を達成することができる。請求項2に記載の発明によれば、請求項1に記載の発明の効果に加えて、処理範囲設定工程においては、探索工程における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように処理範囲を設定するので、現在位置から最短経由点までの経路を再探索する際に不要な時間を要することなく再探索することができ、迅速に設定経路に復帰することができる。

【0091】請求項3に記載の発明によれば、現在位置から出発地点までの移動可能な帰路が再探索されるので、迅速に出発地点まで帰着することができる。請求項4に記載の発明によれば、移動体の位置が設定経路から外れた場合に、当該移動体の現在位置から最短経由点までの経路が新たに探索されるので、最終目的地点により近い経由点を経由して設定経路に復帰することができる。

【0092】従って、設定経路に復帰した後、より迅速に最終目的地点へ到達することができ、使用者がより迅速にその目的を達成することができる。請求項5に記載の発明によれば、請求項4に記載の発明の効果に加えて、処理範囲設定手段が探索手段における探索処理に要する処理時間が予め設定された所定の範囲内となるように処理範囲を設定するので、現在位置から最短経由点までの経路を再探索する際に不要な時間を要することなく再探索することができ、迅速に設定経路に復帰することができる。

【0093】請求項6に記載の発明によれば、現在位置から出発地点までの移動可能な帰路が再探索されるので、迅速に出発地点まで帰着することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】実施形態におけるナビゲーション装置の概要構成を示すブロック図である。

【図2】第1実施形態の処理を示すフローチャートであ

る。

【図3】第1実施形態における復帰ルートの設定処理を説明する図である。

【図4】第1実施形態におけるルート設定処理を示すフローチャートである。

【図5】第1実施形態におけるルート設定処理の具体例(I)を示す図である。

【図6】第1実施形態におけるルート設定処理の具体例(II)を示す図である。

【図7】経路確定処理を示すフローチャートである。

【図8】第2実施形態の処理を示すフローチャート(I)である。

【図9】第2実施形態の処理を示すフローチャート(I)である。

【符号の説明】

- 1 … 角速度センサ
- 2 … 走行距離センサ
- 3 … GPSレシーバ
- 4 … システムコントローラ
- 5 … インターフェース
- 6 … CPU

7 … ROM

8 … RAM

9 … バスライン

10 … 入力装置

11 … CD-ROMドライブ

12 … 表示ユニット

13 … グラフィックコントローラ

14 … バッファメモリ

15 … 表示制御部

16 … ディスプレイ

17 … 音響再生ユニット

18 … D/Aコンバータ

19 … 増幅器

20 … スピーカ

R … 設定ルート

$R_0, R_1, R_2, R_3, R_4, R_5, R_6, R_7 \dots$ 経由点

P_p … 現在地

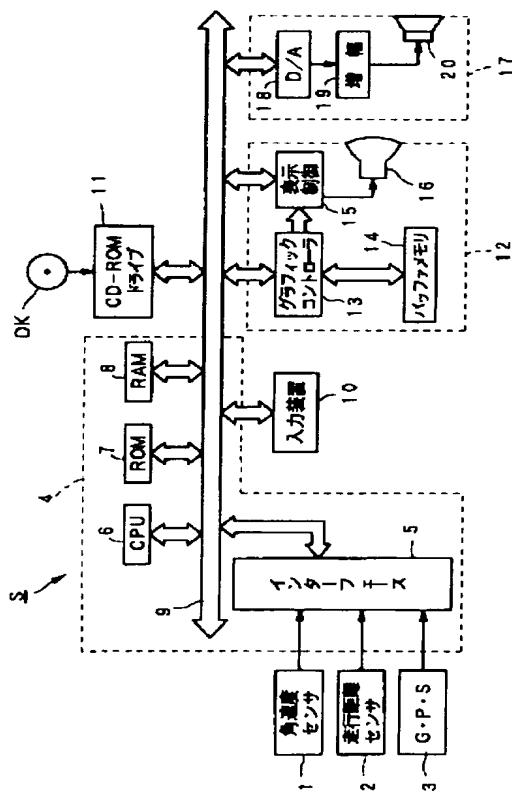
P_o … 最終目的地点

20 C … 設定円

$D_0, D_1, D_2, D_3, D_4, D_5, D_6 \dots$ 距離

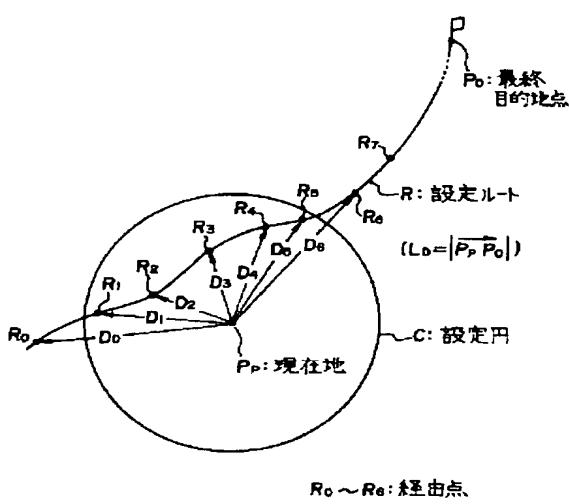
【図1】

実施形態におけるナビゲーション装置のブロック図



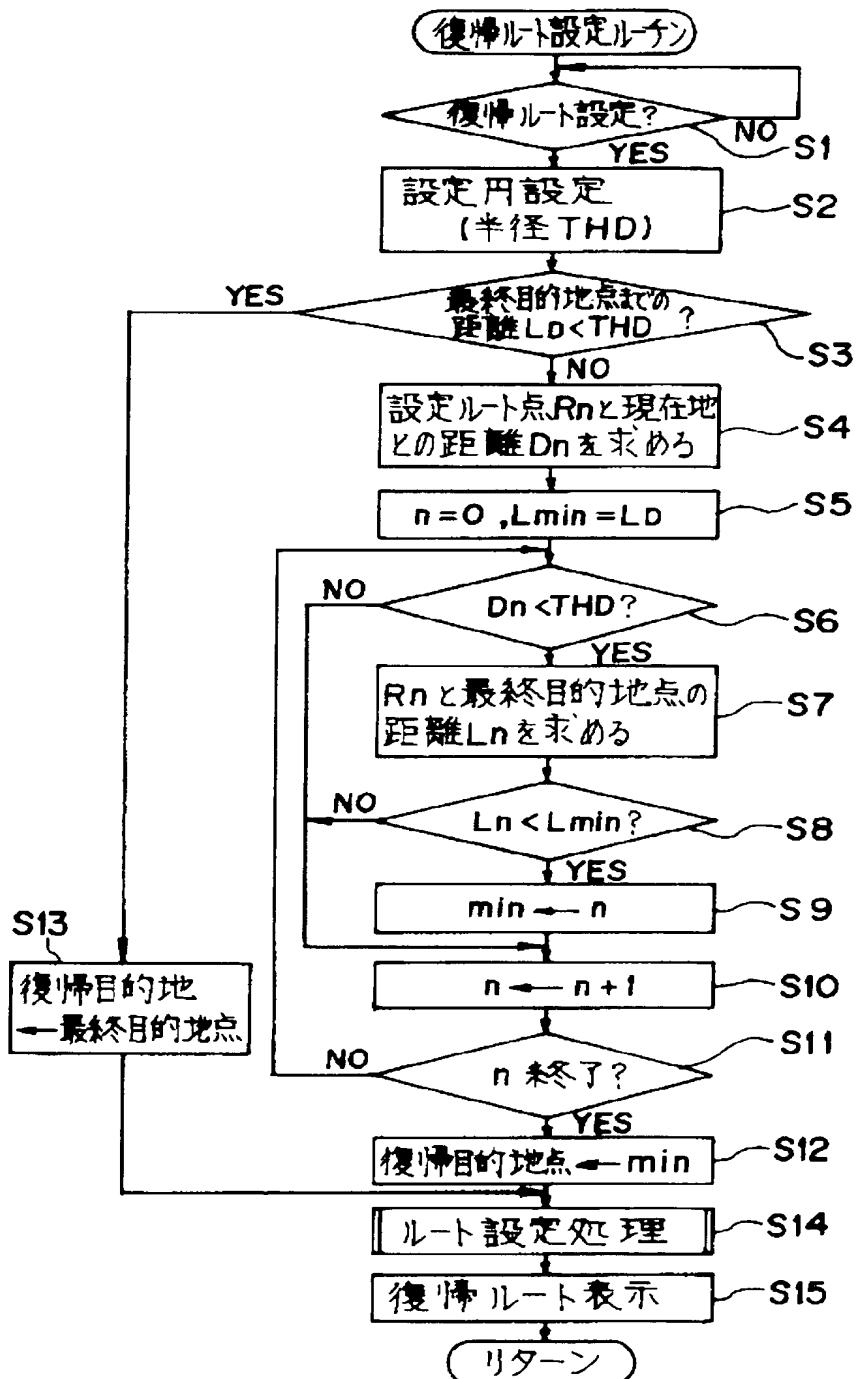
【図3】

第1実施形態における復帰ルートの設定処理



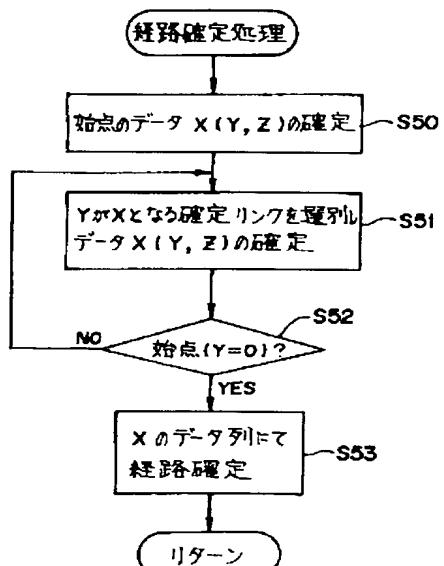
【図2】

第1実施形態の処理を示すフローチャート



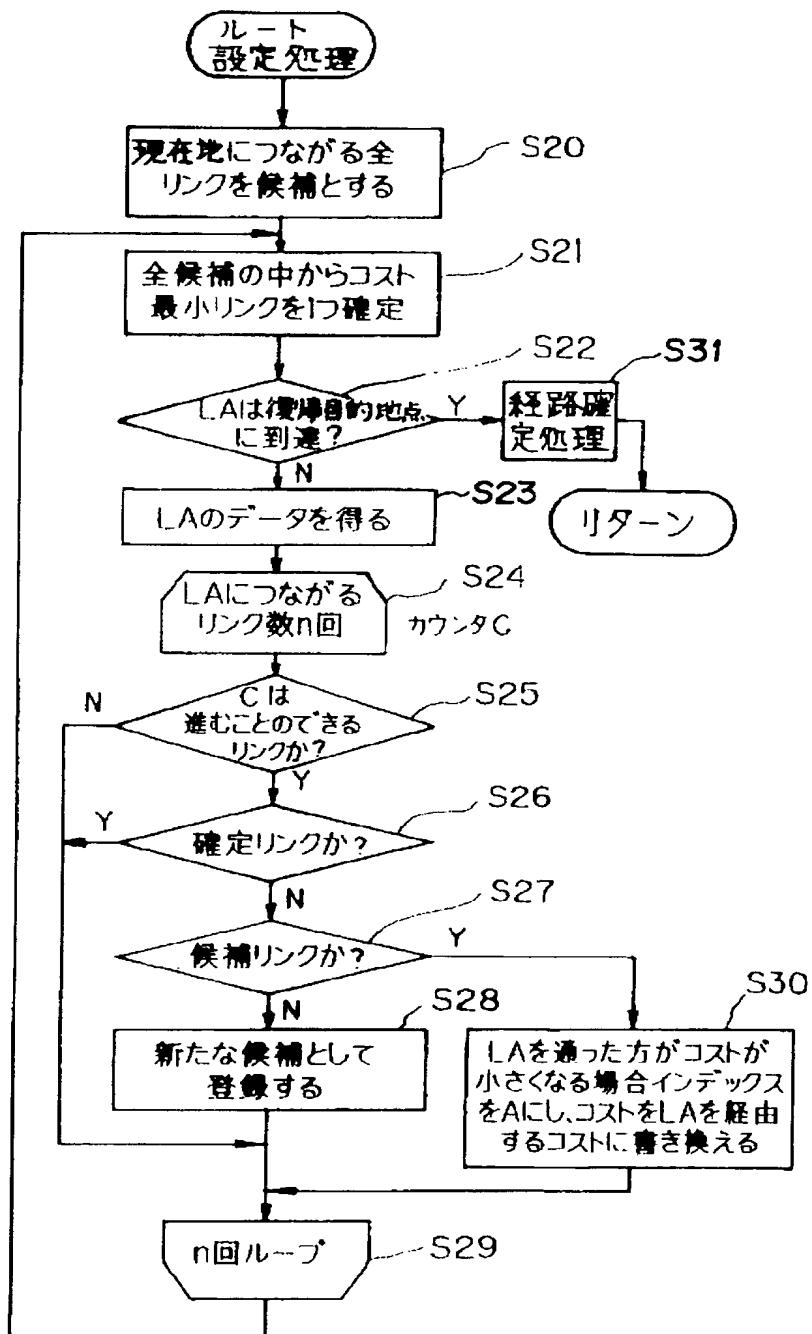
【図7】

経路確定処理を示すフローチャート

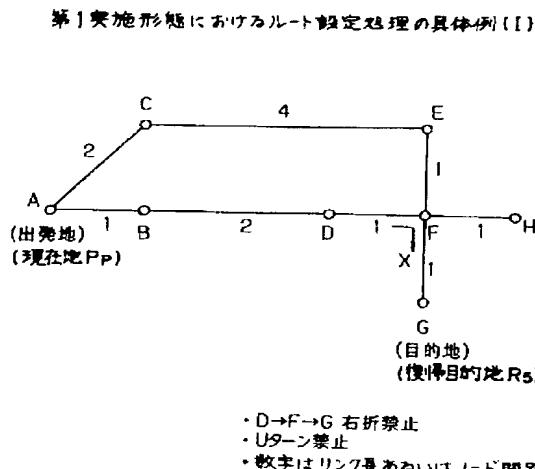


【図4】

第1実施形態におけるルート設定処理を示すフローチャート



【図5】



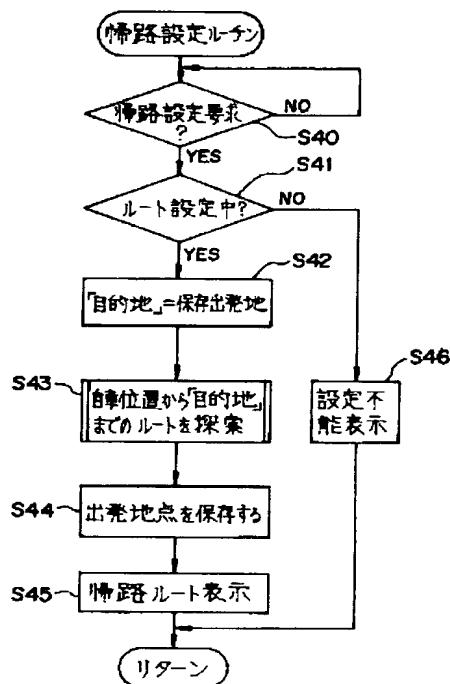
【図6】

第1実施形態におけるルート設定処理の具体例(1)

順序	候補リンク	確定リンク
S1	1 (0,1) 2 (0,2)	1 (0,1)
S2	2 (0,2) 4 (1,3)	2 (0,2)
S3	4 (1,3) 6 (2,6)	4 (1,3)
S4	6 (2,6) 8 (4,4)	8 (4,4)
S5	6 (2,6) 12 (8,5) 14 (8,5)	12 (8,5)
S6	6 (2,6) 14 (8,5) 9 (12,9)	14 (8,5)
S7	6 (2,6) 9 (12,9)	6 (2,6)
S8	9 (12,9) 10 (6,7)	10 (6,7)
S9	9 (12,9) 11 (10,8) 13 (10,8)	11 (10,8)
S10	9 (12,9) 13 (10,8) 7 (11,10)	13 (10,8) ここでGに到達

【図8】

第2実施形態の処理を示すフローチャート(1)



リンク番号定義

○	1 A→B	9 E→C
2	2 A→C	10 E→F
3	3 B→A	11 F→D
4	4 B→D	12 F→E
5	5 C→A	13 F→G
6	6 C→E	14 F→H
7	7 D→B	15 G→F
8	8 D→F	16 H→F

【図9】

第2実施形態の処理を示すフローチャート(II)

